Deutscher Bundestag **Drucksache 19/14885**

19. Wahlperiode 06.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Fabio De Masi, Klaus Ernst, Michael Leutert, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/13436, 19/13712, 19/14232, Nr. 1.10, 19/14873 –

Entwurf eines Gesetzes zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Entschlossener Klimaschutz ist eine zentrale Aufgabe demokratischen Regierens und Gesetzgebens schlechthin. Auch wenn ordnungspolitische Maßnahmen in Form von Verboten und Geboten von vorrangiger Bedeutung zur Erreichung der internationalen Klimaziele sind, so kann doch auch durch steuerliche Förderung und Sanktionierung ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. In diesem Sinne werden die bisherigen Vorschläge der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität weiter entwickelt und zielgenauer ausgestaltet.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer Vorschriften dahingehend abändert, dass nur solche Fahrzeuge mit teilelektrischem (Plug-In-Hybrid) oder vollelektrischem Antrieb in den Genuss einer steuerlichen Förderung bei der Bewertung des geldwerten Vorteils als Dienstwagen und der gewerbesteuerlichen Hinzurechnung bei Miete und Leasing kommen, die gewissen Mindesteffizienzkriterien beim Energieverbrauch genügen. Konkret dürfen nur
   a) Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb gefördert werden, deren Stromverbrauch nach WLTP 180 Wh/km (ab 1.1.2022: 160 Wh/km und ab 1.1.2024: 140 WH/km) – orientiert am UBA-Strommix-Wert von 486 Gramm CO2/kWh – nicht überschreitet, oder

b) Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge gefördert werden, wenn sie dieselben Grenzwerte wie die vorgenannten Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb erfüllen und zusätzlich im reinen Verbrennungsbetrieb den Grenzwert von 95 Gramm CO2/km nicht überschreiten.

2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der den Steuervorteil von 0,5 Prozent des inländischen Listenpreises bis Ende des Jahres 2030 bei privater Nutzung nur für im vorgenannten Sinne effiziente vollelektrische Dienstwagen gewährt. Für effiziente Plug-In-Hybrid-Dienstwagen soll der Steuervorteil bei privater Nutzung dagegen auf 0,8 Prozent des inländischen Listenpreises begrenzt werden. Für voll- oder teilelektrische Dienstwagen, die den Effizienzanforderungen aus Punkt 1 nicht entsprechen, ist die private Nutzung mit 1 Prozent des Listenpreises zu besteuern.
3. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die private Nutzung von Dienstwagen mit Verbrennungsmotor zukünftig in Abhängigkeit von ihrem CO2-Ausstoß besteuert, wobei Fahrzeuge über dem jeweils geltenden EU-Zielwert je Gramm CO2 mit 0,01 Prozent zusätzlich zu versteuern sind, Fahrzeuge darunter entsprechend weniger bis zu einem Wert von 0,8 Prozent,
4. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der für die Anwendung der Dienstwagen-Besteuerung grundsätzlich eine Mindestdienstnutzung vorschreibt, um die Nutzung dieses Instruments zur Steuervermeidung und Vermeidung der Zahlung von Sozialabgaben für Besserverdienende einzuschränken. Dazu gehört auch, dass das vollständige Begleichen aller Tankrechnungen durch den Arbeitgeber deutlich eingeschränkt werden muss.

Berlin, den 22. Oktober 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Auch bei der Nutzung von Strom als Antriebsenergie von Automobilen müssen wir nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes sparsam mit den natürlichen Ressourcen umgehen. Daher sollten nur solche E-PKW gefördert werden, die im Alltagsbetrieb ein Mindestmaß an Energieeffizienz aufweisen. Statt nach dem Gießkannenprinzip auch schwere, energieverbrauchsintensive (teil-)elektrische Geländewagen und Luxuslimousinen zu fördern, sollte daher jegliche steuerliche Förderung der E-Mobilität auf solche Fahrzeuge beschränkt werden, die eine gewisse Mindesteffizienz erfüllen. Kombiniert man den Zielwert für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor von 95 Gramm CO2/km mit dem derzeitigen Strommix-Wert des Umweltbundesamtes von 486 Gramm CO2/kWh und rechnet zusätzlich mit ca. 10 Prozent Ladeverlusten, so sollte ein „effizientes Elektroautomobil“ nicht mehr als 180Wh/km verbrauchen dürfen. Diese Mindestanforderung sollte nicht nur für „effiziente Elektroautos“, sondern auch für „effiziente Plug-In-Hybridfahrzeuge“ gelten, wenn sie rein elektrisch unterwegs sind und in den Genuss staatlicher Förderungen kommen wollen. Da Plug-In-Hybridfahrzeuge heutzutage den überwiegenden Anteil im Verbrennungsbetrieb fahren, sollten sie zusätzlich die Grenze von 95 Gramm CO2/km im reinen Verbrennungsbetrieb nicht überschreiten dürfen, um als „effizientes Plug-In-Hybridfahrzeuge“ im Sinne der staatlichen Förderungswürdigkeit zu gelten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.